



SUOMEN OSUUSKAUPPOJEN KESKUSKUNNAN R. L.

POLKUPYÖRÄT

1920

Syksyllä v. 1919 päätti S. O. K. ryhtyä valmistamaan *polkupyöriä*, tai oikeammin kokoamaan niitä ulkoa valmiina tulevista osista. Tässä tarkoituksessa ryhdyttiin heti rakentamaan Helsinkiin konepajaa, jossa samalla oli tarkoitus tehdä paitsi polkupyörätyötä, myös autojen ja moottoripyörien kokoaamista ja korjauksia, kirjoitus- ja laskukoneiden sekä kassarekisterien viimeistelytöitä ja kaikenlaisia korjaus- y. m. töitä S. O. K:n muille tuotantolaitoksille, rakennuksille j. n. e.

Konepaja valmistui alkupuolella vuotta 1920 ja heti kun polkupyörän osia saapui ulkoa, alkoi pyörien kokoamistyöt, joten ensimmäiset näytepolkupyörät lähetettiin S. O. K:n sivukonttoreille huhtikuun alussa.

Kun pyörien osat ovat hankitut parhaimmiksi tunnetuilta tehtailta ja S. O. K:n konepaja suorittaa kokoonpanotyön kaikella mahdollisella huolella ja taidolla ja pyörien hintakin kestää kilpailun yksityisliikkeiden pyörien hintojen kanssa, uskallamme toivoa, että S. O. K:n polkupyörät saavuttavat osuuskauppaväeltä tunnustuksen ja hyvän menekin.

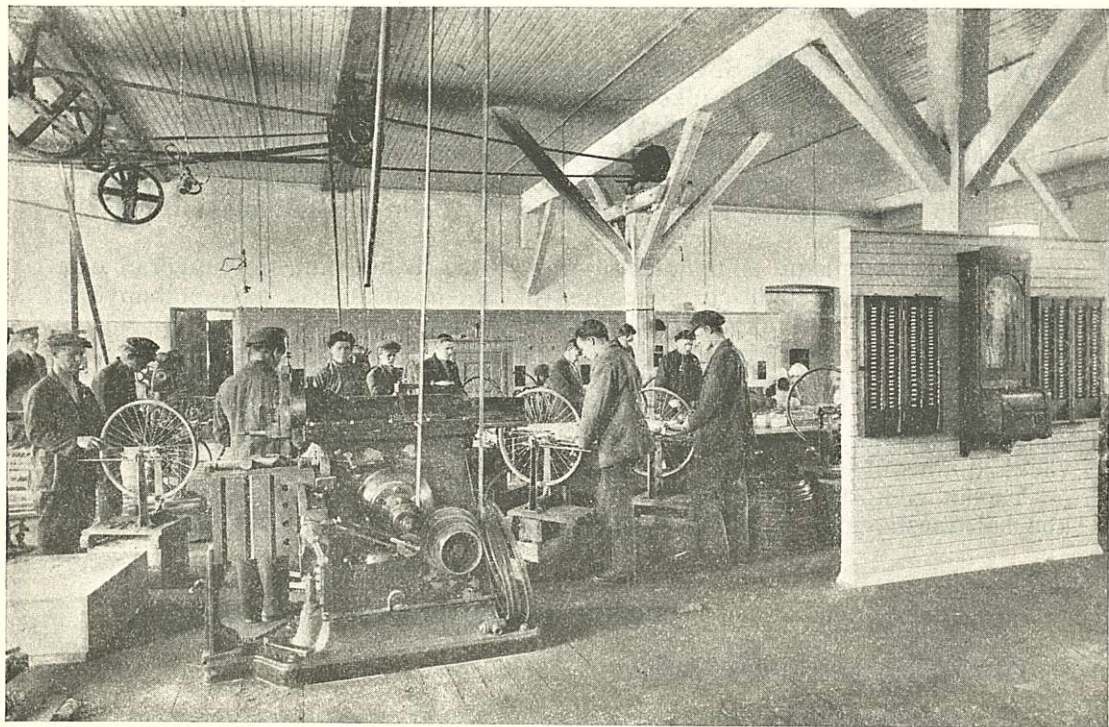
Tämän vihkosen tarkoituksena on aivan lyhyesti sanoa ja kuvin tehdä selkoa laitoksesta, jossa S. O. K:n polkupyörät valmistetaan ja työstä siellä.

Kunnioittaen

Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta r. l.

Helsingissä, toukokuulla 1920.

KONESALI



Helsingin Konepaja.

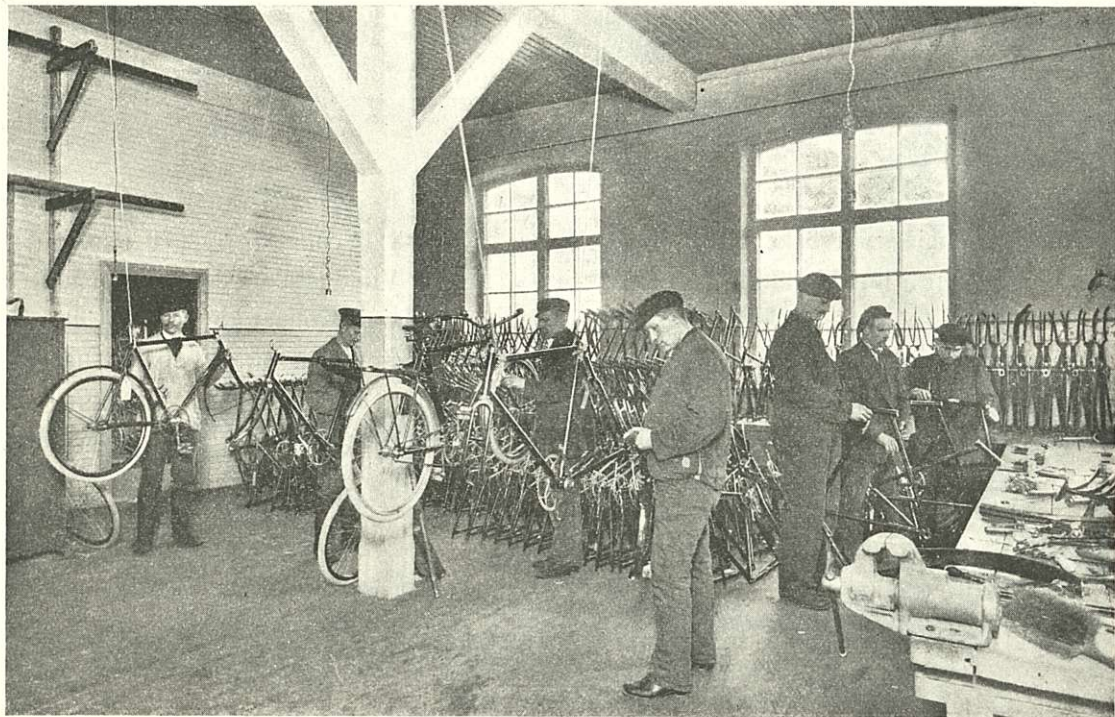
Konepaja, jossa S. O. K.-polkupyörät valmistetaan, sijaitsee Flemminginkadun 36:ssa, S. O. K:n omistamassa talossa, jossa myös neulomollamme, kahvipaahtimollamme ja sikuritehtaallamme on huoneustonsa. Viereisellä sivulla olevassa kuvassa näkyy osa konepajan varsinaista konesalia, jossa sorvit, höylät, jyrsinkoneet, porakoneet y. m. s. ovat. Samassa huoneessa tapahtuu pyörävanteiden „rihtaus“. Tällä ymmärretään sitä toimitusta, kun vanteet varustetaan puolilla ja näitä tarpeen mukaan kiristämällä ja hellittämällä saatetaan vanne pyörimään tasaisesti, heittä-mättä.

KONESALI



Konepajassa työskentelee, sen ollessa täydessä käynnissä, 60—70 henkeä paitsi konttorihenkilökuntaa, työnjohtajia y. m. s. Vuodessa voidaan valmistaa useampia tuhansia polkupyöriä, paitsi muita töitä. Kaikki koneet käyvät sähköllä. Paitsi takomapajaa, joka sijaitsee omassa rakennuksessaan, on konepajan hallussa lattiapinta-alaa 455 m². Vieressä oleva kuva esittää toista osaa kone-salista. Etualalla näkyvät naiset ovat puolien kiinnitystyössä.

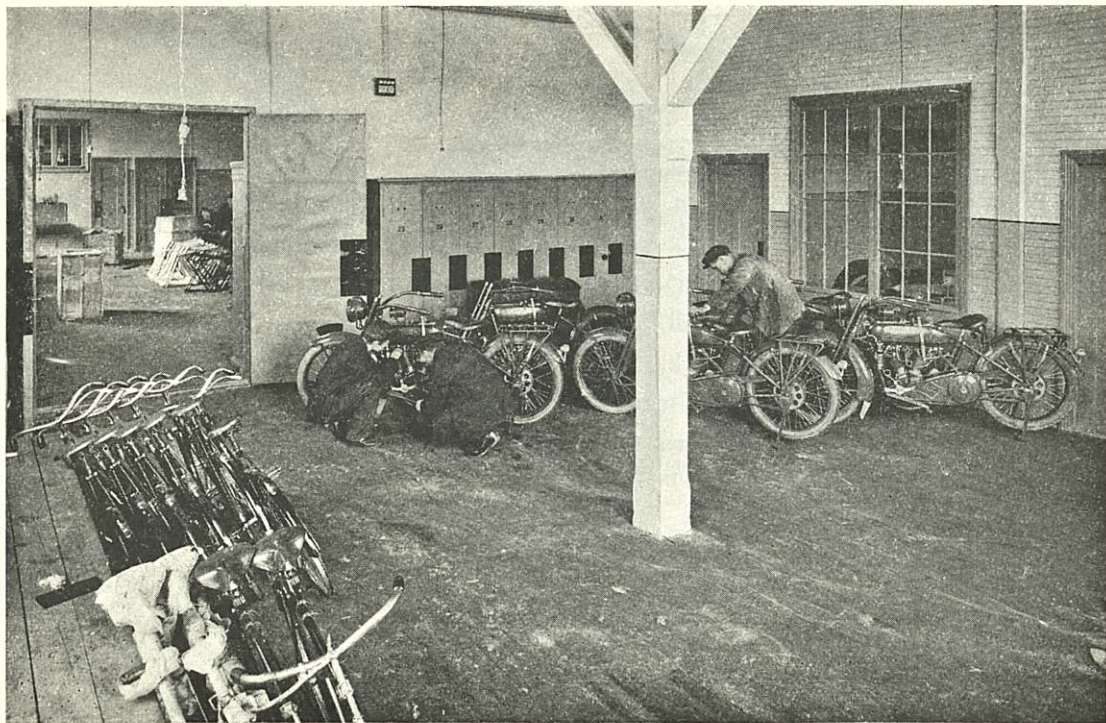
KOKOONPANOHUONE



Polkupyörätyössä käytetään yksinomaan tottunutta ja ammattitaitoista työväkeä. Yhtään pyörää ei lasketa tehtaasta tarkastamatta, että siinä ei löydy vikoja. Kuva esittää huonetta, jossa pyörät kiinnitetään raameihin, kun niihin sitä ennen on asetettu renkaat. Tällöin kiinnitetään raami erikoiseen telineeseen, tai pannaan riippumaan katosta.

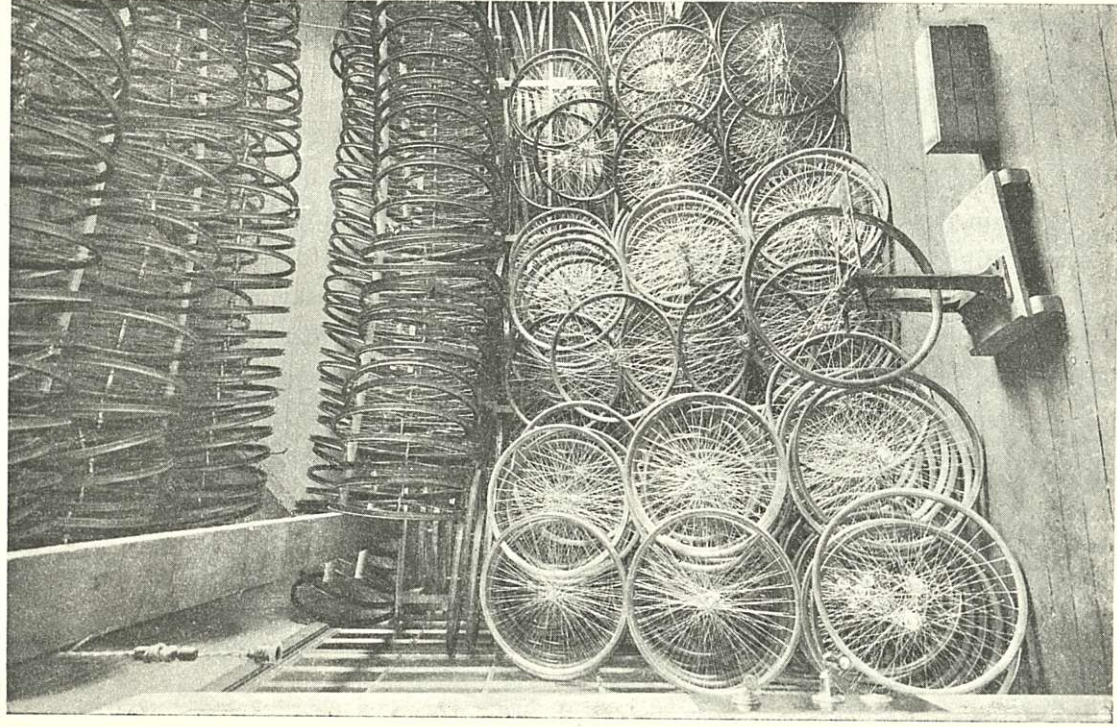
Raamit tulevat ulkoa toistaiseksi valmiiksi emaljoituina. Konepajalla on kuitenkin kaasulla kuumennettava emaljoimisuuni, jossa matkalla mahdollisesti vahingoittuneet raamit emaljoidaan uudelleen.

KOKOONPANOHUONE



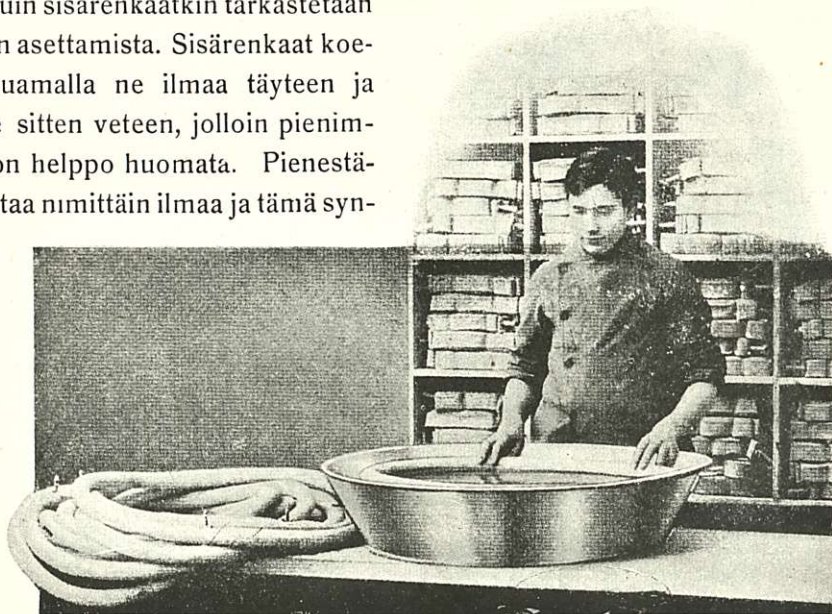
Viereisellä sivulla olevassa kuvassa, joka on samasta huoneesta kuin edellisenkin, näkyy muutamia juuri kokoonpantuja moottoripyöriä. Moottoripyörien kokoonpano ja korjaustyöt tehdään samassa huoneustossa kuin polkupyörien, mutta käytetään tähän suureksi osaksi eri väkeä, koska moottoripyörätyö vaatii erilaista ja varsin monipuolista ammattitaitoa. S. O. K:n myymät moottoripyörät ovat tunnettuja amerikkalaisia Harley-Davidson-moottoripyöriä, joiden yksinedustuksen Suomessa S. O. K. on onnistunut saamaan. Näistä moottoripyöristä löytyy erityinen S. O. K:n julkaisema suurempi käsikirja, johon kehoitamme moottoripyöräilyn harrastajia tutustumaan.

VANNEVARASTO

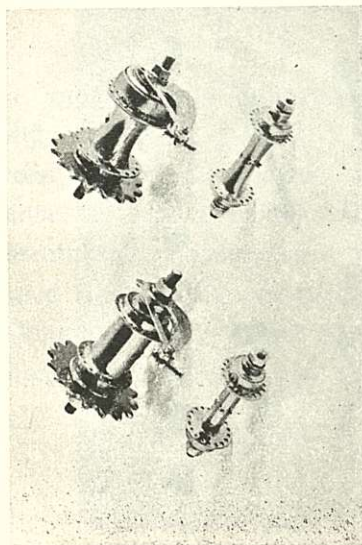


Kuvassa viereisellä sivulla näkyy osa varastohuoneesta, jossa vanteet „rihtauksen“ jälkeen säilytetään, kunnes niitä tarvitaan kokoonpanoon. Kuvassa näkyy myös teline, johon vanne „rihtausta“ varten asetetaan. Telineessä on kaksi kärkeä, joiden nojassa vanne voi vapaasti pyöriä. Vanteen pyöriessä tarkkaa sitä rihtaa ja huomattaessaan vanteen hiukankin heittävän, korjaa vian kiristämällä joitakin puolia ja hellittämällä toisia. Tämän telineen avulla käy „rihtaus“ tottuneelta tekijältä hyvin nopeasti.

Niin ulko- kuin sisärenkaatkin tarkastetaan ennen vanteisiin asettamista. Sisärenkaat koetellaan pumppuamalla ne ilmaa täyteen ja upottamalla ne sitten veteen, jolloin pienimmätkin reiät on helppo huomata. Pienestäkkin reiästä vuotaa nimittäin ilmaa ja tämä synnyttää kuplia vedessä. S. O. K.-pyörissä käytetään yksinomaan parhaiksi tunnustettuja Michelin-renkaita.

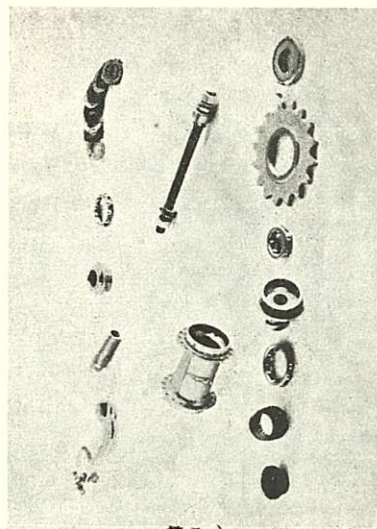
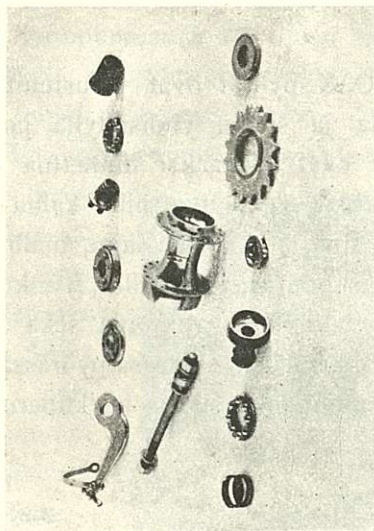


ETU- JA TAKAPYÖRÄN RUMMUT
VAPAARUMMUT „A“ JA „C“



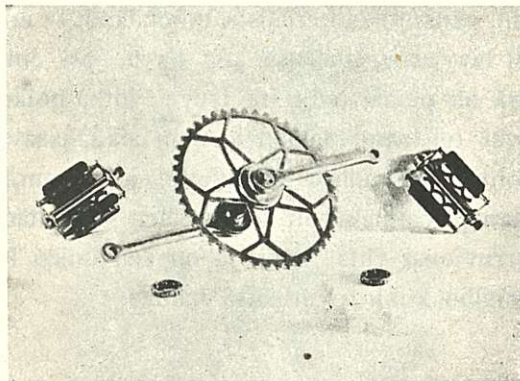
Kaikki S. O. K.-pyörät ovat varustetut n. k. vapaarummulla ja siihen yhdistetyllä jarrulla. Vapaarummut ovat parhaaksi tunnettua New-Departure-merkkiä ja löytyy niitä kahta lajia, jotka eroittaa siitä, että toisen lajin, malli „C“, ulkokuori on suora, toisen, malli „A“, kupera. Samoin löytyy etupyörän rumpuja sekä suoria että kuperia ja käytetään samassa pyörässä aina molemmat rummut joko suoria tai kuperia.

RUMMUT OSIINSA HAJOITETTUINA



Vapaarummun kahdessa mallissa on, paitsi niiden erilaista ulkonäköä, se ero, että mallissa „C“ on n. k. lamelli- eli levyjarru, mallissa „A“ jarru, jota ehkä voisi kutsua jousijarruksi. Levyjarrussa on pieniä pyöreitä levyjä, jotka polkuisinta taaksepäin painettaessa puristuvat toisiaan vastaan ja näin aikaansaavat jarrutuksen. Jousijarrussa taas on kolme jousimaista kappaletta, jotka puristuvat rummun kuoren sisäpintaa vastaan ja voimakkaan hankauksen synnyttäen aiheuttavat jarrutuksen. Molemmat jarrut ovat yhtä hyvät ja on senvuoksi lopulta makuasia, kumman vapaarumpumallin kukin pyöräänsä haluaa.

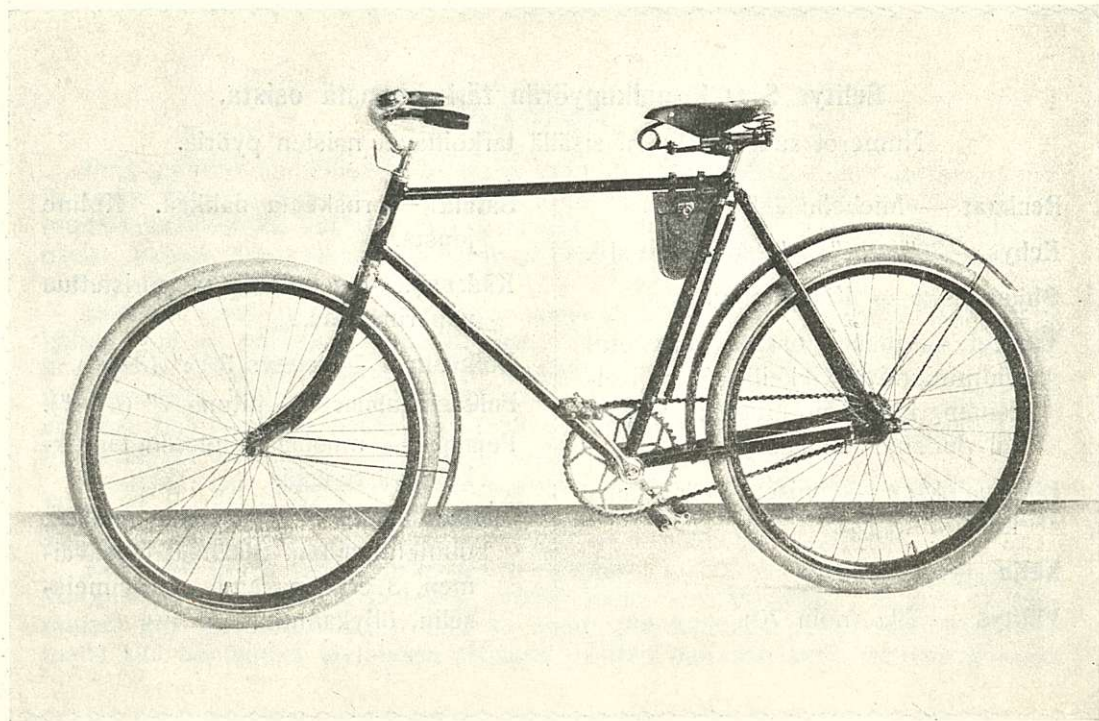
KESKINAPA



S. O. K.-polkupyörän keskinavassa samoin kuin molempien pyörien rummuissa on käytetty parhaita kuulalaakereita ja on pyörä senvuoksi erittäin kevytkulkuinen. Polkusimet, polkusinkammet ja keskinavan akseli ovat kaikki tehdyt eri kappaleina, eikä mitkään niistä yhdessä, kuten joissakuissa muissa pyörissä. Tällä on paitsi muita se etu, että vahingoittuneet osat voidaan uusia vähemmillä kustannuksilla.

Edellisellä sivulla on kuvattuna S. O. K.-polkupyörä hajoitettuna osiinsa. Ottamatta lukuun työkalulaukkua työkaluineen, pumppua y. m. s. itse pyörään varsinaisesti kuulumatonta, tarvitaan S. O. K.-polkupyörään — miesten — 566 eri kappaletta. Tällöin on ketju laskettu yhdeksi kappaleeksi, mutta kaikki muut kappaleet, jotka voidaan erottaa toisistaan pyörän mukana seuraavilla työkaluilla, ovat lasketut erikseen. Naisten pyörästä ei tässä viikkosessa löydy kuvia. Ne ovat muuten aivan samanlaisia, ainoastaan niillä eroavaisuuksilla, mitkä aina ovat naisten ja miesten pyörien välillä, s. o. kehys on avonaista mallia, ketjun ympärillä on suojus, polkusimen kammet ovat hiukan lyhyemmät, välitys pienempi, satula vähän toista mallia j. n. e.

S. O. K.-POLKUPYÖRÄ



Selitys S. O. K.=polkupyörän tärkeimmistä osista.

Numerot sulkumerkkien sisällä tarkoittavat naisten pyöriä.

Renkaat — Michelin 28" + 1 $\frac{5}{8}$ ".

Kehys — 22" ja 24" (22"). Musta emalji.

Ohjaustanko — Käännettävä.

Vanteet — puiset, osaksi varustetut aluminiumivahvikkeilla. Väri: Keltainen, keltainen mustilla juovilla tai punainen keltaisilla juovilla.

Likasuojukset — puiset. Väri sama kuin vanteissa.

Ketju — $\frac{5}{8}$ " jako.

Välitys — 79,5 (noin 70).

Satula — ruskeata nahkaa. Kolme joustaa.

Kädensijat — selluloidia tai puristettua paperimassaa.

Polkusimet — leveys 3 $\frac{3}{4}$ " (3 $\frac{1}{2}$ ").

Polkusinkammet — pituus 7" (6 $\frac{1}{2}$ ").

Pumppu — mustaa selluloidia tai nikkelöityä terästä.

Työkalulaukku — ruskeata nahkaa, kolmikulmainen. Sisältää: jakoavaimen, 3 erikoisavainta, ruuvimeisselin, öljykannun.

Polkupyörän hoito.

Polkupyörän huolellisesta hoidosta riippuu suuresti sen kunnossapysyminen ja tästä taas se huvi ja hyöty, mikä kullakin pyörästään on. Tarkoituksenmukaisella hoidolla voi polkupyörä kestää, vaikkapa sitä paljon käytettäisiinkin, useita vuosia, kun taas huolimaton pyöräilijä voi tehdä lopun hyvästäkin pyörästä yhdessä kesässä.

Renkaat ovat pyörän osista ne, joista ehkä enimmin voi johtua harmia ja kuluja, jos ne pääsevät rappeutumaan. Niitä on senvuoksi erikoisella huolella hoidettava. Varsinkin on renkaita varottava, paitsi tietysti suoranaiselta reikien puhkomiselta, kaikenlaisilta öljyiltä ja liialliselta auringonpaisteelta. Myöskään ei vesi tee renkailla hyvää, jos ne kovin usein tulevat sen kanssa tekemisiin. Ilmaa täytyy renkaissa aina olla riittävästi.

Laakerit ovat pidettävät hyvin öljytyinä ja varottava likaa pääsemästä niihin. Hyvä olisi pari kertaa kesässä avata ne, puhdistaa bentsiinillä ja tarkastaa, että kuulat ja muut osat ovat eheät ja täyttää ne senjälkeen vaseliinilla.

Ketju on myös pidettävä hyvässä voiteessa, koska se näin säilyy paremmin kulumiselta ja ruosteelta ja tekee pyörän kulun keveämmäksi. Ketjun voiteleminen käy parhaiten siten, että se ensin puhdistetaan perinpohjin huuhtelemalla sitä bentsiinillä täytetyssä astiassa. Sitten pannaan ketju neljänneksen

ajaksi astiaan, jossa on ketjurasvaa (tämä on tavallisesti kiinteätä ja on sen-
vuoksi ensin sulatettava) tai muuta sopivaa rasvaa tai öljyä.

Ketju on pidettävä sopivan kireänä. Liian kireä ketju rasittaa laakereita ja
tekee pyörän raskaskulkuiseksi.

Vapaarummun voitelua varten löytyy rummun keskikohdalla öljyaukko. Huo-
llellinen voitelu jatkaa paljon rummun ja jarrun ikää.

Likaa, mitä varsinkin sateisella säällä ajettaessa tarttuu pyörään, ei pidä
jättää siihen pitemmäksi ajaksi. Puhdistettaessa on paras ensin heikolla vesi-
suihkulla puhaltaa enimmäkseen pois. Puuosat ovat senjälkeen puhdistettavat
pehmeällä, vähän kostealla vaatteella. Emaljoitujen osien puhdistuksessa olisi
paras käyttää säämiskänahkaa, joka ensin liotetaan vedessä ja sitten puristetaan
käsien kuivaksi. Aivan kuiva säämiskä ei ime vettä mielellään. Missään tapauk-
sessa ei emaljipintoja olisi pyyhittävä kuivalla, kovalla vaatteella, koska tästä
syntyy rumia naarmuja.

Nikkelöidyt osat saa parhaiten puhtaaksi bentsinillä kostutetulla säämiskällä
tai pehmeällä vaatteella. On varottava emaljoituja osia bentsiinistä, koska emalji
vahingoittuu siitä.

Yksityiskohtaisemmat ohjeet polkupyörän hoidossa lienevät tarpeettomat.
Tämä kulkuneuvohan on jo siksi yleinen ja itsessään niin yksinkertainen laitos,
että sen hoidon pian jokainen kokemuksesta oppii.





HELSINKI 1920

YHTEISKIRJAPAINO OSAKEYHTIÖ



POLKUPAINO

1920